

DE SCHAKEL

Kwartaaluitgave van de Stichting Genootschap Engelandvaarders



"GIJ ZIJT DE SCHAKEL TUSSEN HEN, DIE THUIS BLEVEN, EN MIJ"

KONINGIN WILHELMINA

STICHTING GENOOTSCHAP ENGELANDVAARDERS

Kwartaaluitgave van de Stichting Genootschap Engelandvaarders
januari 2016 - 37e jaargang, nr. 147

BESTUUR

Voorzitter
R.W. Hemmes Thorbeckelaan 74 2564 BS Den Haag telefoon
070 - 368 35 66

Secretaris
G.J. Staal Oranje Nassaulaan 52 3708 GE Zeist telefoon
030- 692 27 92
e-mail: staalgj@gmail.com

Penningmeester
Ch.H. Bartelings Thomas Jeffersonlaan 437 2285 AP Rijswijk telefoon en fax
070 - 394 14 67
e-mail: ch.h.bartelings@planet.nl

LEDEN

R.A. Grisnigt Canadalaan 25 4631 NT Hoogerheide 0164 - 61 34 15

Evenementencommissie

J.A. Bakker Zeekant 92g 2586 JB Den Haag 070 - 354 02 45
J. de Mos Marjorystraat 25 3151 SK Hoek v. Holland 0174 38 21 83

Schakel redactie

Ch.H. Bartelings Thomas Jeffersonlaan 437 2285 AP Rijswijk telefoon en fax
070 - 394 14 67
e-mail: ch.h.bartelings@planet.nl

BANKREKENINGEN

ING Bank: NL54 INGB 0000 3595 00 BIC: INGBNL 2A

ABN-AMRO Bank: NL63 ABNA 0545 5468 26 BIC: ABNANL 2A

Website: www.engelandvaarders1940-1945.nl

Het volgende nummer verschijnt in januari 2016.
Gaarne hiervoor bestemde kopij inzenden vóór 1 december 2015.

JANUARI 2016

Op 23 september werd onze jaarlijkse reünie gehouden in Hilversum bij de Zwaluwenberg. Er was een tiental Engelandvaarders en zoals gebruikelijk had de Inspecteur Generaal van de Krijgsmacht zich, met zijn gehele staf, geweldig ingespannen om er een groot succes van te maken. Het zal u duidelijk zijn dat zij daarin glansrijk zijn geslaagd.

Op 28 november herdachten wij de Sterfdag van Koningin Wilhelmina. Die herdenking bij het monument van Koningin Wilhelmina, tegenover het Paleis aan het Noordeinde, was dit jaar wel heel sober. Charles Bartelings en ik legden een bloemstuk bij het monument en er was zelfs geen toerist in de buurt, die daar belangstelling voor liet blijken.

Op 1 december, de sterfdag van Prins Bernhard, herdachten wij onze Beschermheer in de Nieuwe kerk in Delft. Wij werden weer ontvangen door de Burgemeester van Delft met een heerlijk kopje koffie.

Het was een stijlvolle herdenking die werd bijgewoond door de Burgemeester, twee Engelandvaarders, drie Delftse Veteranen en de Chef Protocol van de Gemeente Delft.

De mogelijkheid om herdenkingen bij te wonen is kennelijk voor Engelandvaarders enorm aan het afnemen. Het bestuur heeft besloten dat, zolang een bestuurslid daartoe in staat is, Koningin Wilhelmina en Prins Bernhard jaarlijks worden herdacht.

Het nieuwe jaar is weer aangebroken. Ik hoop dat u goede kerstdagen hebt beleefd en een gezellige jaarwisseling. Het bestuur wenst u allen een gezond en gelukkig 2016 en hoopt dat, als u niet in staat zult kunnen zijn om in 2016 de door het bestuur geregelde herdenkingen of de reünie (in september) bij te wonen, u wel in gedachten daarbij zult zijn.

Ik blijf naar u uitkijken.

Rudi Hemmes

Allereerst wens ik alle lezers van De Schakel en hun dierbaren een Goed en Gezond 2016 toe.

Zoals gebruikelijk wordt in de eerste Schakel van het jaar het richtbedrag voor de jaarlijkse bijdrage vermeld, dat minstens € 35 is. Voor lezers van de Schakel die geen Engelandvaarders zijn, is genoemd bedrag een bijdrage voor de kosten van het abonnement voor de kwartaal uitgave.

In Nederland wonende Engelandvaarders en belangstellenden ontvangen een acceptgiroformulier ter vereenvoudiging van de overschrijving. Op het acceptgiroformulier onder de vermelding van het bedrag van de bijdrage graag het eigen IBAN ING Bankrekeningnummer of het eigen ABNAMRO Bankrekeningnummer invullen in het daarvoor bestemde vakje, dus niet het ING- of ABNAMRO Bankrekeningnummer van het Genootschap, hetgeen toch nog wel eens voorkomt. En dan natuurlijk de handtekening plaatsen.

In het buitenland wonende Engelandvaarders, weduwen van Engelandvaarders of donateurs die rekeningen bij Nederlandse bankinstellingen hebben, kunnen op de meest eenvoudige wijze voor de betalende en de ontvangende partij de jaarlijkse- en reüniebijdragen overschrijven op één van de bankrekeningnummers van ons Genootschap, t.w.:

ING bank : NL54 INGB 0000 3595 00 BIC INGBNL 2A

ABN-AMRO bank : NL63 ABNA 0545 5468 26 BIC ABNANL 2A

allebei ten name van Stichting Genootschap Engelandvaarders te Rijswijk ZH.

Andere mogelijkheden voor degenen die in het buitenland wonen, zijn om bijdragen in contanten (zo mogelijk Euro's of anders valuta van het land van vestiging) of per cheque te zenden naar het adres van de penningmeester vermeld op de eerste pagina van De Schakel. Let wel: het tarief van banken voor het op onze rekening bijschrijven van ontvangen cheques is relatief hoog, maar een enveloppe met contant geld kost slechts porto!

Zoals bekend dienen onze inkomsten uit de jaarlijkse bijdragen en donaties in de eerste plaats om ons 'communicatiemedium' de Schakel te produceren en te verzenden. Daarnaast is er ook nog een steeds groeiend aantal zieken die, wanneer ons dat bekend is, van het bestuur namens u allen een bloemetje ontvangen. Bovendien worden waar mogelijk attenties verzorgd bij het ook steeds groeiend aantal overledenen. Ondanks de zeer welkome bedragen hoger dan

26.01.2016
ABN

het richtbedrag, die wij gelukkig ook vorig jaar ontvingen van een aantal lezers, waarvoor wij zeer dankbaar zijn, konden niet alle kosten worden gedekt, omdat nog van een groot aantal lezers helaas wederom geen bijdrage werd ontvangen. Wij zouden graag zien dat alle ontvangers van de Schakel een jaarbijdrage overmaken of toezenden, opdat wij onze Stichting doelstellingen kunnen nastreven en De Schakel kunnen blijven uitgeven.

Charles Bartelings

VAN DE REDACTIE

Redactie en medewerkers waarvan regelmatig bijdagen in De Schakel verschijnen wensen de lezers en hun dierbaren een voorspoedig en gezond 2016.

CHB

ENGELANDVAART VAN 5 ENGELANDVAARDERS

H.G. Broekman (1894-1969)

J. Emmer (1917-1944)

R.E. Sanders (1896-1982)

A.E. de Jong (1919-1993)

K.H. Schilp (1900-1982)

Reisverslag zoals dat door Nic Schilp vlak na de oorlog in een rapport is opgetekend.

De mannen vertrokken op 17 september 1941 met een zestienvoets Runabout vanaf het strand te Callantsoog¹ en arriveerden op 20 september a/b de Britse mijnenveger "Solon" in de haven van Great Yarmouth.

Hun startplaats was de Oranje Vrijstaat Hoeve, waar hun boot onder het hooi lag verstopt. Hieronder volgt het gedeelte uit het rapport van Nic Schilp waarin hij de enerverende vaart naar de overkant beschrijft.

We arriveren om 3 uur op de Oranje Vrijstaat Hoeve. Begroeten de boer (Cor de Jong) en zijn vrouw en hun dochter Trijntje. We vangen direct aan met alles klaar te maken. Trijntje en De Jong hebben de boot al onder het hooi vandaan gehaald en het onderstel gemonteerd in de koeienstal. We plaatsen de boot erop, brengen de buiskap aan en de sjorringen, draaien de spanschroeven aan totdat alles gelijk draagt en boot en onderstel een geheel zijn.

Daarna stuwen en sjorren we alles zorgvuldig, de benzine voor, de Johnston aan bakboord en de Penta achterop. Om 5 uur gaat de boer de koeien melken en moeten we even stoppen.

Om 6 uur komt onze helper, die in de morgen nog twijfelde of de gelegenheid wel gunstig was, De Jong zette echter door. Het weer is goed, windstil, bedekte lucht. Onze helper vraagt wat of we besloten hebben? Gaan! De weg over naar Groote Keeten. Voordeel: geheel verharde weg tot het strand aan toe, vrijwel geen helling. Nadeel: lange weg voor de helpers, ver van huis. Zij voelen meer voor de weg door het duin me een paard. Na overleg met de boer wordt besloten met het paard door het weiland, dan c. 50 meter over de weg en vervolgens door het duin te gaan.

We spreken af om 21.45 u van de boerderij te vertrekken. De helpers ontvangen voor hun werk het afgesproken bedrag van f 210,=.

Op de boerderij gebruiken wij nog een eenvoudig maal met een paar glazen melk en wachten daarna in de stal tot het tijd is. Alles staat klaar om weg te rijden.

Om half 10 komt een van de helpers met het paard. Precies om kwart voor 10 vertrekken wij. Het is goed donker. Op 10 meter afstand is niets van de boot, het paard en de mensen te zien. We rijden vlot door het weiland en over de dammen in de sloten tot we op ca. 10 meter van de weg af zijn. Hier wachten we. Wij krijgen last van de koeien, die nieuwsgierig komen kijken en beginnen te loeien. We zitten naast de boot en wachten op een van de helpers, die weldra komt en meldt dat de Duitse patrouille is gepasseerd en de weg vrij is.

Nu weer vooruit en dan draaien we de weg op. De hoeven van het paard klinken angstwekkend luid op de weg. De helper die het paard leidt, laat het paard nu naast de weg lopen, terwijl de boot op de weg rijdt. Nu gaat het vrijwel geluidloos 50 meter langs de weg en daarna draaien we met een korte draai het duin in.

Met een ruk door de ondiepe greppel langs de weg en dan verlengen we de treklijn, terwijl het paard het duin opklimt. Dan trekt de lijn weer aan en de boot gaat vlot tegen het duin op. Halverwege komt het rechterwiel in een kuil en komt de zaak tot stilstand. Het gelukt met veel moeite om het wiel uit de kuil te krijgen. Door het paard meer naar bakboord te laten trekken gaat het hele geval weer vooruit.

Nu zijn we bovenop het duin en hier is het bétrekkelijk vlak. In draf gaan we naar de buitenste duinenrij. Met moeite, hardlopend, houden wij de boot in evenwicht. Zo bereiken we de top van het laatste duin. We raken vast in het mulle zand, maar met vereende krachten krijgen we er weer beweging in en staan we op de helling naar beneden, naar het strand. Het paard wordt aangespannen en verdwijnt zo snel mogelijk met de helpers.

Nu trekken we zelf de boot naar beneden op het strand. In het mulle zand lopen we nog even vast, maar weldra zijn we op het natte gedeelte en rijden hier vlot over het water in.

Het water is laag en al lopend hebben Sanders en ik onze schoenen uitgetrokken en in de boot gegooid. De boot rijdt in zee en is al spoedig met het onderstel vlot. Sanders, De Jong en ik klimmen in de boot. Emmer en Broekman waden met de boot verder in zee, terwijl ik de sjorring van de motor lossnijd en de motor neerklap. Broekman en Emmer staan tot hun hals in het water en De Jong tracht de motor te starten. Dat wil niet lukken. Het licht van Callantsoog slaat over ons heen. De motor wil nog niet. Broekman en Emmer voelen geen grond meer. We halen ze de boot in en beginnen te pagaaien. De Jong en ik proberen de motor te starten. Tenslotte begint hij te sputteren. Hij loopt! We zien het land als een vage lijn achter ons. Het gaat langzaam, maar in ieder geval gaan we vooruit. Het is middernacht 12 uur.

Donderdag 18 september

Het onderstel zit nog onder de boot. Ik geef order de voor- en achtersjorring door te snijden en de touwen binnenboord te halen. We houden het onderstel vast en snijden de middensjorring door. Het onderstel blijft zitten, het drijft. We duwen het met de pagaaien onder de boot vandaan. De motor stopt. We klappen de motor op en er blijkt een stuk touw in de schroef te zitten. De Jong snijdt het eruit en we starten de motor opnieuw. Het is een heldere nacht en ik stuur op de sterren en houd de poolster dwarsop aan stuurboord. We maken niet veel vaart. Er staat vrij veel deining. Broekman, Emmer en De Jong verkleden zich. We tanken benzine bij. De motor blijft nu goed lopen. De verf brandt eraf maar wordt niet te warm. Het licht van Callantsoog blijft goed zichtbaar. Kijken scherp uit, het wordt kil. We brengen

de buiskap aan en trachten te loggen. De lijn loopt echter maar zeer traag uit. De vaart is gering, tussen de twee en drie mijl. Om vier uur in de morgen stopt de motor. We vullen benzine bij en de motor start weer vlot. De Jong is zeeziek, heeft kiespijn en braakt. Emmer neemt zijn plaats in. We stellen ontsteking en benzinetoevoer beter af, waardoor de motor aanzienlijk beter gaat lopen. De stroom zet ons om de noord volgens de peiling van Callantsoog...

Houden ZWTW tot WZW aan. Mede in verband met toenemende zee en wind. De boot ligt goed op het water, maar zakt achter te diep in. We maken water en gooien om beter te kunnen hozen een paar koffers en een buikdenningensplank overboord. Het blijkt echter al spoedig dat het water maken niet van betekenis is.

Er loopt nu een zware deining met af en toe enige zee. De vaart blijft gering. Met het dag worden neemt de wind af en ik stuur nu west (magnetisch).

Broekman lost mij af. De zee neemt af en de deining blijft. Er is niets te zien. Om tien uur besluiten we van motor te wisselen. Haken de sjorings van de Johnson los en brengen deze naar achteren. Gaat erg lastig in verband met de geringe ruimte, moeten de buiskap losnemen. We nemend de Penta los die heet is en moeilijk te hanteren, en zetten de Johnson op en starten. De motor loopt meteen, maar slaat na enkele minuten af en wil niet meer starten. We maken de bougies droog en vetvrij en spuien de motor. Maar het helpt niets, hij wil niet meer. We zetten de Penta er weer op en varen weer. De deining is vrij hoog.

In de middag neemt wind en zee weer toe. Motor slaat soms af maar start regelmatig weer vrij vlot. Benzinetoevoer en ontsteking zijn zeer gevoelig voor de juiste stand. Motor wordt af en toe nogal nat door van achter overkomend water. Slaat dan af en we moeten alles droog maken. We verhelpen dit door middel van handdoeken om en over de motor te hangen. We vullen regelmatig benzine bij, de motor is zeer zuinig. Hij gebruikt naar schatting ongeveer anderhalve liter per uur. Emmer is onvermoeibaar met bijtanken en starten van de motor. De Jong is niet in staat om iets te doen. Broekman en ik lossen elkaar af aan het roer. Het van plaats verwisselen gaat lastig door de zeer beperkte ruimte. De Jong moet zo ver mogelijk vooraan liggen in verband met het achteroverliggen van de boot. Sanders helpt met het tanken.

Ongeveer zes uur namiddag zien we aan stuurboord een vliegtuig dat snel in de richting van Engeland verdwijnt. Enige ogenblikken later drie vliegtuigen in formatie rechtsachteruit. Zijn klaar om de vlag te gebruiken. We zien echter bijtijds dat het Hunnen zijn. Vliegen op ongeveer honderdvijftig meter hoogte over ons heen en zijn weldra uit het zicht verdwenen. De avond begint te vallen, de tweede

nacht gaat in. De motor slaat weer eens af. De Jong tracht hem weer aan het praten te krijgen, maar brengt er niet veel van terecht. Is niet veel waard. Emmer en ik pagaaien. We moeten de motor weer aan de gang zien te krijgen. Ik stuur De Jong weer naar voren. Emmer en ik gaan de motor nazien, nemen de benzineleiding los en blazen deze door, kijken bougies en carburator na en maken alles zorgvuldig schoon. Tanken benzine bij en na enige malen starten slaat de motor weer aan. We sturen om de West.

Vrijdag 19 september

Na middernacht zien wij licht vooruit, nu eens zeer helder dan weer alleen het schijnsel. De zee en deining lopen door elkaar maar het wordt minder. De boot loopt nu vrij behoorlijk. We hopen in de morgen land te zien. Met het dag worden meent Broekman land voor uit te zien. Het zijn echter wolkenbanken.

De boot ligt nog altijd zwaar achterover. Ook al door het verminderen van benzine die voorin ligt.

Daar de Johnson zelfs als we hem zouden kunnen starten toch te veel benzine zou gebruiken, besluiten we deze overboord te zetten, om ruimte te winnen en de boot te verlichten. De wind gaat liggen en de deining wordt minder.

Ik vermoed dat we te veel om de Noord zitten. We besluiten zo lang mogelijk op de benzine te blijven doorvaren. Op een WZWestelijke koers. We menen nog voor ongeveer twaalf uur benzine te hebben. Ongeveer tien uur krijgen we een zeil in zicht even aan stuurboord. We houden hier recht op aan en vermoeden dat het een Engelse visserman is. Hij schijnt vissende te zijn of voor anker te liggen, daar wij hem snel naderen. Als we dichtbij zijn zwaaien we met de vlag en zien iemand aan dek die terugzwaait.

We komen langszij en stoppen de motor. De man aan dek verstaat echter geen Engels en ik begeef me aan boord. Hij wijst me de weg naar het vooronder en ik ga naar beneden. Onderaan de trap ligt een lijk en in een van de kooien ligt een gewonde, die primitief verbonden is. De gewonde spreekt wat Engels en deelt mij mede dat zij Noren zijn en sinds elf dagen onderweg naar Engeland. Ze zijn echter enkele dagen geleden door een Duits vliegtuig beschoten, waardoor het vaartuig hulpeloos is geworden, een man gedood en hij gewond. Zij menen echter gedurende nacht in westelijke richting lichten te hebben gezien. Ze vragen om iets te drinken en wij geven hen de helft van ons water. Verder konden wij niets voor hen doen dan hen te beloven, wanneer wij land bereiken hulp te sturen. We varen verder in westelijke richting.

Het zicht is zeer helder en na enige tijd meen ik aan de kim rook te zien. We houden op de rook aan en blijven in deze richting varen als de rook verdwijnt. Na ongeveer een uur zien we weer rook aan de kim en houden weer hier op aan. Kort daarop zien we twee schepen. Naderbij gekomen blijken het trawlers te zijn, waarschijnlijk mijnnevegers. We zien nu aan bakboord een boei. De mijnnevegers komen nader en wij zwaaien met de vlag. Hierop geeft een der vaartuigen een lichtsein. Ze hebben ons dus gezien!

Ik stuur er nu recht op af en weldra kunnen we leden van de bemanning onderscheiden. Boven ieder schip hangt aan een kabel een kleine ballon. De Engelse oorlogsvlag waait van de gaffel. We komen nu langszij en stoppen de motor. Er wordt ons een vanglijn toegeworpen en een stormladder wordt overboord gehangen.

Ik klim langs de stormladder aan boord, gevolgd door de anderen, geholpen door de bemanning. Ik meld me bij de commandant en licht hem in over onze bedoelingen en de positie van de Noorse visserman. Hij geeft order aan de andere mijnneveger om onze boot aan boord te nemen, haalt zijn mijnnetuig in en begeeft zich in de richting waar zich de Noor moet bevinden.

We worden naar de messroom gebracht waar we onthaald worden op rum, thee, eten en sigaretten. Vervolgens komt de commandant ons meedelen dat hij tot zijn spijt ons volgens de voorschriften onder bewaking moet stellen. We krijgen een hut toegewezen, met bij de deur een gewapende matroos. We worden bediend met gin en sigaretten.

Weldra zijn de Noren met hun schaarse eigendommen aan boord genomen, waarna het ontredderde vaartuig met enkele kanonschoten tot zinken wordt gebracht. Naar de Noren vertelden waren zij een half uur eerder opnieuw door een Duits vliegtuig beschoten, dat wel door de mijnnevegers was gezien maar hen niet aangevallen had.

Nu ging het volle kracht naar de haven toe. De commandant van de mijnneveger HMT 'Solon', J.S. Watt, verzocht mij als souvenir de Hollandse vlag die wij getoond hadden, te mogen behouden. Ik stond deze gaarne aan hem af, waarna hij mij een model van zijn mijnneveger cadeau deed. Na een korte vaart werd de uiterton van Great Yarmouth bereikt en voeren wij naar binnen.

Naschrift:

De mannen hadden hun doel bereikt. Na de gebruikelijke procedure van ondervraging in de Patriotic School en door de Nederlandse autoriteiten werd de groep Engelandvaarders op 3 oktober 1941 ontvangen door Koningin Wilhelmina.

Daarna vonden de mannen hun uiteindelijke bestemming, waarvoor zij de oversteek naar Engeland hadden gewaagd.

H.G. Broekman werd de eerste chef van het bureau Inlichtingen (BI).

J. Emmer ging als geheim agent terug naar Nederland, werd later gearresteerd en werd in KZ Mauthausen omgebracht.

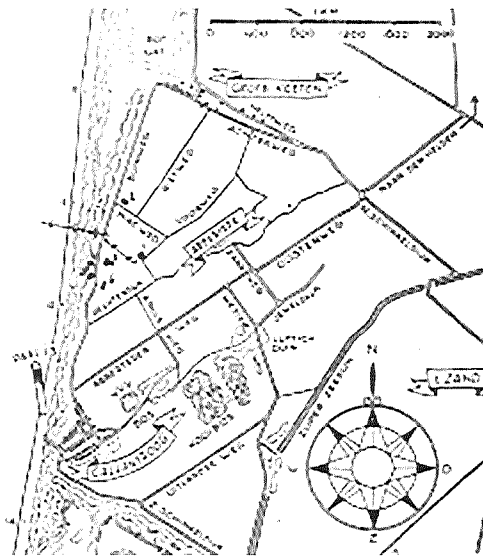
R.E. Sanders verrichtte als accountant een functie bij Bureau Inlichtingen.

A.E. De Jong vond zijn plek bij de British Intelligence.

K.H. Schilp heeft zich verdienstelijk gemaakt als stafofficier bij Bureau Bijzondere Opdrachten (BBO).

Bram Grisnigt

1



Kaartje Callantssoog

Kaartje Callantssoog afkomstig uit: J. Bruin en J. van der Werff, Springplank naar de vrijheid: de Hondsbossche Zeewering, vertrekpunt van Engelandvaarders in 1941 (1995), p.21.

In deze nieuwe serie dit keer het reisverhaal Van Engelandvaarder F.L. Hummelman (1924-2014), zoals dat in juni 1944 in Londen werd opgenomen.

Hummelman, Frans Leonard (studeerde voor onderwijzer, thans 19 jaar oud)

Hij heeft niet aan illegaal werk gedaan en heeft Nederland verlaten op 21 september 1943, geheel alleen en buiten medeweten van zijn ouders. Hij had geld opgespaard en had zijn gitaar verkocht om aan reisgeld te komen. Alleen overschreed hij de Belgische grens en begaf zich naar Brussel, waar hij kans zag valse papieren te krijgen en naar Frankrijk te reizen.

Op eigen initiatief bereikte hij Aillant sur Milleron, waar hij bij een boer werkte tot 10 oktober 1943. Daarna is op weg gegaan naar Perpignan, grotendeels te voet en somtijds meerrijdend met auto's e.d. Vanaf Perpignan is hij met een houttrein naar de Spaanse grens gereden en door een paar spoorwegaarbeiders door de tunnel geholpen te Cerbere.

Op 24 oktober 1943 was hij in Spanje en bracht de nacht door op het station te Portbou en de volgende morgen verstopte hij zich in een goederenwagon van de trein naar Barcelona. Tussen Figueras en Gerona werd hij ontdekt, gearresteerd en overgebracht naar de gevangenis te Gerona.

Op 13 november 1943 kwam hij vrij en reisde door naar Barcelona, en vandaar op 7 februari 1944 naar Madrid. Op 25 februari vertrok hij naar Engeland, waar hij op 16 maart 1944 arriveerde.

Opm.: vanuit Madrid reisde hij met andere Engelandvaarders naar Gibraltar en vandaar met een konvooi de oceaan over en rond Ierland naar Liverpool.

Naschrift:

In de vooroorlogse jaren gingen maar weinig Nederlanders naar het buitenland. Er bestond nog geen massatoerisme, backpackers waren onbekend. Vakanties werden meestal in eigen land gevierd. Het buitenland was voor het gros van de Nederlanders onbekend terrein. Waarschijnlijk ook voor de 19-jarige Frans Hummelman.

Hij trok in zijn eentje door landen die door de vijand bezet waren en overkwam de grootste hindernis: de Pyreneeën. Hij deed dat geheel alleen, zonder steun van anderen en dat is heel bijzonder. De meeste Engelandvaarders die de zuidelijke route volgden gingen met een vriend, hadden samen de route gepland en hadden steun aan elkaar. Alleenreizende Engelandvaarders vielen echter minder op en hadden meer kans controles te ontlopen.

In Engeland nam Frans Hummelman dienst bij de Prinses Irene Brigade en landde met deze eenheid in augustus 1944 in Normandië, om vandaar uit deel te nemen aan de bevrijding van ons land.

Na de oorlog werd Frans Hummelman bekend als auteur onder het pseudoniem Ef Leonard. Zijn eerste boek uit 1971 heette Het Koninkrijk der kikkeren is nabij. Daarna volgden nog diverse andere titels, zoals Op Lemen voeten (1975) en De zwangere soldaat (2009)



F.L. Hummelman (1924-2014)

Hummelmans overleed in zijn negentigste levensjaar op 29 juli 2014.

Bram Grisnigt

EEN MISLUKTE ENGELANDVAART?!

Zij zijn geen Engelandvaarders in de zin van de definitie van het Genootschap, want dan moet je vóór 6 juni 1944 uit bezet gebied vertrokken zijn; en de groep waar het hier over gaat vertrok pas in de nacht van 8 op 9 april 1945. Door het Genootschap gehanteerde definitie van een Engelandvaarder begint weliswaar met de zinsnede

“Met voorbehoud van door het Bestuur goed te keuren uitzonderingen”, maar mij is niet bekend dat het Bestuur van het Genootschap ooit een uitzondering heeft gemaakt voor de personen waar het hier om gaat; mocht dit toch in het verleden zijn gebeurd dan verneem ik dat graag.

Het gaat om de bij veel mensen wel bekende opstand van Russische militairen tegen de Duitsers op Texel in het voorjaar van 1945, vlak voor de bevrijding van Nederland. Veel minder bekend is dat er toen vanuit Texel onder de neus van de Duitse bezetters een bootje naar Engeland is gevaren om hulp te halen voor de vechtende Russen. Daarover gaat dit stukje.

Op Texel waren zo'n 800 Georgische militairen gelegerd met daarbij ongeveer 400 Duitsers. Die Georgiërs waren krijgsgevangenen gemaakt door de Duitsers en na verloop van tijd 'vrijwillig' als krijgsgevangenen toegetreden tot de Duitse Wehrmacht. Als krijgsgevangenen waren zij zeer slecht behandeld door de Duitsers, met zeer vele doden tot gevolg. Een Georgische onderofficier verklaarde in die dagen aan een Nederlander dat hij krijgsgevangene was gemaakt met nog ongeveer 25.000 landgenoten. Daarvan waren er zo'n 20.000 omgekomen omdat ze zeer hard moesten werken en bijna geen eten kregen. Om te overleven en niet hetzelfde lot te ondergaan als hun reeds overleden landgenoten 'kozen' de 5000 overlevenden uiteindelijk voor een verbintenis bij de Wehrmacht. Vanuit Frankrijk waren ze in Zandvoort terecht gekomen en vandaar waren er 800 Georgiërs in februari 1945 op het eiland geplaatst.

Op 6 april 's-nachts begon een opstand van deze Georgiërs tegen de Duitsers; zij doodden die nacht vele Duitse officieren en onderofficieren en leken de macht over het eiland te hebben overgenomen. Het lukte hen echter niet om de beide grote geschuts-batterijen in het noorden en in het zuiden van het eiland te veroveren. Zware gevechten volgden de dagen er na.

Op het eiland waren ook afdelingen gevestigd van de Nederlandse L.O. en van de O.D. Met name de L.O. was zeer actief op het eiland; bonnen werden verdeeld over de aanwezige onderduikers, voedsel werd verzameld en verdeeld, er werd voor nieuwe onderduikers onderdak geregeld en er werd ook een menselijk alarmsysteem ontworpen dat in werking moest treden bij mogelijke razzia's door de Duitsers.

¹Voor dit artikel zijn de volgende bronnen geraadpleegd: J.A.C. Bartels en W.Kalkman, Texel. Nederlands laatste slagveld. De muiterij van de Georgiërs april 1945, Zutphen 1980; Nationaal Archief Den Haag, archief ministerie van Justitie Londen, inventarisnummers 9340-9349; Nationaal Archief Den Haag, archief Kabinet der Koningin, inv nr 9747, KB 4-1-1949 nr 14.

De O.D. leidde tot de opstand een stil bestaan, maar kwam op de 7e april in actie, tezamen met de L.O. omdat de Georgische commandant hun hulp inriep. De Nederlanders konden niet veel betekenen in het directe gevecht met de Duitsers omdat ze niet over voldoende geschikte wapens beschikten, maar wel werden er allerlei hand- en spandiensten verricht, zoals de arrestatie van NSB-ers.

Omdat later op de 7e april bleek dat de Duitsers fel weerstand boden, zij schakelden ook hun artillerie bij Den Helder en op Vlieland in, poogde men radiografisch in contact te komen met de Engelsen om hen de situatie duidelijk te maken. Er bleek echter geen verbinding mogelijk. Daarop werd door de Texelaars het plan geopperd om de reddingboot van de Noord- en Zuid-Hollandsche Redding-Maatschappij, de Joan Hodshon, naar Engeland te laten varen en via deze weg steun te vragen voor de vechtende Georgiërs. Dit schip lag in het botenhuis in het noorden van het eiland, tussen de vuurtoren en De Cocksdorp in. Het besluit om de reddingboot te laten varen werd snel genomen en een bemanning bij elkaar gezocht, maar vervolgens bleek dat het schip niet vaarklaar was. Bovendien waren de rails waarover het schip vanuit het botenhuis naar het water gebracht moest worden onder het stuifzand bedolven. De kapitein van de reddingboot, Jan Bakker, zorgde er voor dat het schip vaarklaar gemaakt werd en dat er voldoende brandstof voor de motor aanwezig was. Hij had zich ook aangeboden om mee te varen naar Engeland. Anderen hielpen mee om het zand van de rails te scheppen zodat de reddingboot te water gelaten kon worden. Dit alles gebeurde onder het constante Duitse artillerievuur waaronder De Cocksdorp was komen te liggen als een van de Georgische strongholds.

Uiteindelijk vertrok de Joan Hodshon op de 9e april om ongeveer één uur in de nacht met een bemanning van in totaal tien Nederlanders en ook nog vier Georgiërs. Aan boord waren de hierboven reeds genoemde Jan Bakker, en vervolgens ook de leider van het distributiebureau Klaas van der Kooy, diens neef die ook Klaas van der Kooij heette en schipper op de beurtvaart was, het OD-lid Remmet Hooijberg, de onderduiker Nicolaas Doornekamp die tegen de wens van de organisatie in als verstekeling aan boord was geklommen, Jacob J. Westdorp wiens vader in de leiding van de L.O. zat en zelf een vrijwillig medewerker bij de reddingboot, de landarbeider Jacob Knol, de visser Willem de Blooys, de smid-monteur Jacob Cornelis Dros en de binnenloods Marinus Jan Kooger.

Zij voeren de Noordzee op via het Eierlandse Gat, het water tussen Texel en Vlieland, en vervolgens vlak langs de Duitse Noord-batterij. De motor werd daar op zijn zachtst gezet en om de Duitsers af te leiden begonnen de Georgiërs op het eiland de Noord-batterij onder vuur te nemen zodat de Joan Hodshon ongemerkt langs die Noord-batterij kon varen in deze nacht waarin de zee heel kalm was.

Toen zij open zee bereikten voeren zij op de koers die Klaas van der Kooy de avond tevoren had bepaald; hij bezat een eenvoudig vloeistofkompas waarmee hij de hele vaartocht naar Engeland zijn koers kon houden. De vaartocht verliep zonder noemenswaardige problemen en na een uur of 24 gevaren te hebben naderden zij de Engelse kust. Toen het donker was geworden, rond 9 uur 's-avonds, zagen zij zoeklichten die wel op de kust moesten staan. Na nog een half uur varen schoot Klaas van der Kooy een vuurpijl af met als resultaat dat er zeer snel een Brits verkenningsvliegtuig boven hen kwam cirkelen. Met zijn zaklantaarn maakte Klaas van der Kooy zich bekend en vroeg om de koers en de afstand naar de kust. Het vliegtuig wierp een aantal lichtfakkels uit op het water in de richting van de kust: zij konden verder varen in een kleine 'straat' van licht. Eindelijk landden zij om half een 's-nachts bij het plaatsje Mundesley, ongeveer 30 kilometer ten noorden van de beoogde landingsplek Great Yarmouth.

Onder het genot van veel warme thee, eten en sigaretten mochten de bemanningsleden, ook de Georgiërs, een bed opzoeken. Klaas van der Kooy werd daar 's-morgens vroeg al weer uitgehaald voor een uitgebreid verhoor. Jan Bakker en Cor Dros mochten met een Brits marineschip meevaren naar Great Yarmouth; dit marineschip sleepte de Joan Hodshon naar die plaats toe. Van Great Yarmouth reisden zij naar Norwich waar zij de overige Nederlandse bemanningsleden aantreffen; gezamenlijk reisden zij onder begeleiding van twee politieambtenaren met de trein verder naar Londen.

Zij werden voor een verhoor eerst ondergebracht in een barakkenkamp, maar al spoedig, vrijdag de 13e april, werden zij overgebracht naar de Patriotic School in Wandsworth waar opnieuw langdurige verhoren plaats vonden over hun missie en over de situatie op Texel. Opnieuw vroeg Klaas van der Kooy om het afgesproken codebericht 'het paardje liep met luste' uit te zenden via Radio Oranje. Op woensdag 18 april was hun verblijf daar afgelopen: ze waren klaarblijkelijk betrouwbaar bevonden. Ze werden vervolgens per auto afgezet bij de Politie-Buitendienst van het Nederlandse Ministerie van Justitie. Daar begonnen de verhoren opnieuw, nu door Nederlandse ondervragers. Na afloop werden een aantal praktische zaken geregeld, zoals onderdak bij het Leger des Heils, bonnen voor nieuwe kleren, een pakket van honderd sigaretten, chocola, koekjes, tandpasta etcetera, waarvan gezegd werd dat alleen Engelandvaarders zo'n pakket kregen, een onkostenvergoeding van 13 shilling per dag, en de mededeling dat ze waren ingedeeld bij het BBO.

Op vrijdag 20 april 's-morgens kregen ze te plotseling horen dat ze over een half uur opgehaald zouden worden om naar de Koningin te gaan. Er was nauwelijks tijd om zich goed te kleden, een stropdas aan te trekken en het haar te kammen, toen

de auto al voorreed. Ze werden niet alleen door koningin Wilhelmina ontvangen maar ook prinses Juliana was aanwezig. Er ontspan zich het voor Engelandvaarders bekende ritueel: sigaretten, koffie met cake, sandwiches, voor Klaas van der Kooy met de koningin een wandeling in de tuin waar hij haar precies kon vertellen wat ze in Engeland kwamen doen, daarna een zelfde wandeling met de prinses. De bijeenkomst duurde ongeveer anderhalf uur en iedereen was danig onder de indruk. Koningin Wilhelmina prees de Texelaars voor hun moed om naar Engeland te varen en om hulp te vragen.

De dag daarna werden Klaas van der Kooy, Cor Dros en Jaap Westdorp verwacht bij kapitein Kas de Graaf van het BBO. Daar werd hen duidelijk dat er wel degelijk gewerkt werd aan een plan om de gevraagde hulp aan de Georgiërs op Texel te geven. Ook was bij dat gesprek een toevallig in Londen aanwezige Nederlandse officier aanwezig die snel daarna weer naar het geallieerde hoofdkwartier te Reims zou vertrekken waar op dat moment ook prins Bernhard zich bevond; deze laatste kon dan meteen op de hoogte gebracht worden. Kas de Graaf nam contact op met Jan de Quay, op dat moment minister van Oorlog in Londen, die na een briefing van De Graaf een voorgenomen actie ondersteunde.

Op zondag de 20e april werd er opnieuw bij het BBO een bijeenkomst belegd waar met stafkaarten er bij mogelijke acties werden besproken. Ook kwam daarbij de terugkeer van de Texelse bemanning ter sprake. Zij wilden niets liever dan zo snel mogelijk weer terugkeren naar hun eiland waar naar verwachting voor hen nog veel te doen zou zijn. Dat zou het beste kunnen via het reeds bevrijde Harlingen.

De maandag werd door Kas de Graaf en zijn collega's van het BBO gebruikt om de plannen concreet te maken. De kapitein Ruysch van Dugteren die eerder al in Nederland was geweest in het kader van een Jedburg-operatie zou nu boven Texel worden gearachuteerd. Er werd overleg gepleegd met SOE. Bomber Command zou de Duitse batterijen laten bombarderen.

Het leek allemaal goed te gaan, afgezien natuurlijk van het feit dat alles langzaam verliep. De Texelaars waren ondertussen al 14 dagen in Engeland toen Kas de Graaf uit Reims een telegram ontving waarin kort werd vermeld dat prins Bernhard niet akkoord ging met het sturen van een Nederlandse parachutist naar Texel. Consternatie bij BBO. Toen de al veel eerder boven Friesland gedropte agent Peter Tazelaar in het bevrijde Friesland bij het hoofdkwartier van prins Bernhard in Breda arriveerde -de prins was zelf in Reims- hoorde hij van de toestand op Texel en besloot zelf ook om de prins om assistentie te vragen. Samen met de secretaresse van de prins reden zij in een Jeep met sneltreinvaart naar Reims waar zij hun

dringende verzoek om hulp deden. Tazelaar meende dat slechts één compagnie van de bekende SAS-troepen (Special Air Service) voldoende zou zijn om het eiland te bevrijden van de Duitsers. Ook premier Gerbrandy bevond zich toen in Reims om in het hoofdkwartier van Eisenhower overleg te plegen over de voedseldroppingen en de onderhandelingen daarover met Seyss-Inquart. Daar wrong de schoen. In de onderhandelingen met Seyss-Inquart was men overeengekomen dat er geen militaire acties tegen de Duitse troepen ondernomen zouden worden tijdens deze voedseldroppingen; een actie op Texel kon die voedseldroppingen in gevaar brengen en dat was volstrekt niet gewenst. Daarmee was het doek gevallen over welke hulp aan de Georgiërs dan ook.

Er restte nog slechts te wachten op het moment waarop terugkeer naar Nederland mogelijk was. Voor Marius Kooger, binnenloods op de Zeeuwse wateren, was dat al op zaterdag 28 april; loodsen kon men daar goed gebruiken. Voor de overigen begon op 24 mei de terugtocht. Aan het eind van de middag vertrokken ze met een boot vanuit de Tilbury Docks naar Oostende. Met veel omwegen bereikte men per trein Nijmegen. Via Utrecht bereikte men uiteindelijk Den Helder; maar de overtocht naar Texel zou pas laat in de volgende middag kunnen plaatsvinden. Gelukkig liep die volgende ochtend 28 mei vroeg een bekende visser uit Texel de haven van Den Helder binnen om zijn gevangen vis daar kwijt te raken. Deze was natuurlijk onmiddellijk bereid om de Texelaars mee te nemen zodat zij al om 11 uur in Oudeschild aankwamen. De tocht was ten einde. Na meer dan 7 weken waren ze weer terug.

De opstand van de Georgiërs had een bloedbad aangericht: minstens 550 Georgiërs, ruim 800 Duitsers en 120 Texelaars waren omgekomen; 228 Georgiërs hadden het overleefd en werden gerepatriëerd naar de Sovjet-Unie. Er was geen hulp gekomen van de geallieerden. Maar aan hen had het niet gelegen.

Zij kregen dan ook van koningin Wilhelmina een uitnodiging voor de 'reünie' van de Engelandvaarders op paleis Het Loo in 1946. En op 4 januari 1949 tekende de nieuwe koningin Juliana het besluit waarbij aan alle tien Texelaars het Bronzen Kruis werd toegekend voor hun moedige tocht naar Engeland 'onder het oog van de vijand'. Prins Bernhard reikte de onderscheiding op 18 juli 1949 in Sliedrecht persoonlijk uit.

Sierk Plantinga

ADRESSENBESTAND

Stichting Genootschap Engelandvaarders

Aanvullingen en wijzigingen no. 63 op adressenlijst 1 april 1999

Overleden:

Mesdag, J.V.

Nederhorst den Berg

Adreswijzigingen en correcties gaarne aan:

G.J. Staal

Oranje Nassaulaan 52

3708 GE Zeist

Telefoon: 030 - 692 27 92

E-mail: staalgj@gmail.com



Onze activiteiten worden mede mogelijk gemaakt door het V-fonds met middelen uit de BankGiro Loterij en Lotto. Deelname aan deze loterijen wordt daarom van harte aanbevolen.

www.englandvaarders1940-1945.nl